UYGULAMALI TRAFİK KAZASI REHBERİ

TEMEL UYGULAMA KİTABI

AV. MUSA KARABACAK

UYGULAMALI TRAFİK KAZASI REHBERİ

İÇİNDEKİLER

Ön Söz iii

BİRİNCİ BÖLÜM

TRAFİK KAZASI HUKUKUNUN TEMELLERİ (6-20 syf.)

1. Trafik kazası kavramı .....
2. İşleten ve sürücü sorumluluğu .....
3. Kusur ve tehlike sorumluluğu .....
4. Trafik kazalarında taraflar .....
5. Sigorta şirketinin sorumluluğu .....
6. Güvence Hesabı .....
7. Zamanaşımı .....
8. Görevli ve yetkili mahkeme .....
9. Trafik Kazası Tazminat Davalarında Dava Şartları ……
10. Trafik Kazası Tazminat Davalarında Faiz Türleri ……..

İKİNCİ BÖLÜM

TRAFİK KAZALARINDA DELİLLER VE İSPAT (20-22 syf.)

1. Kaza tespit tutanağı .....
2. Kamera ve MOBESE kayıtları .....
3. Tanık delili .....
4. Alkol ve uyuşturucu raporları .....
5. Bilirkişi raporları .....
6. Kusur raporlarına itiraz .....
7. ATK raporlarının değerlendirilmesi .....
8. Uygulamada yapılan kritik hatalar .....

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MADDİ TAZMİNAT UYGULAMASI (22-32 syf.)

1. Araç değer kaybı .....
2. Pert-total işlemleri .....
3. Orijinal Parça Eşdeğer Parça Fark Tazminatı.....
4. Kazanç kaybı talepleri .....
5. Sürekli iş göremezlik .....
6. Geçici iş göremezlik .....
7. Destekten yoksun kalma tazminatı .....
8. Aktüerya hesaplamaları
9. Hatır taşıması ve müterafik kusur .....
10. Bakiye Hasar Tazminatı .....

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

MANEVİ TAZMİNAT VE ÖZEL DURUMLAR (33-34 syf.)

1. Manevi tazminat şartları .....
2. Ölüm halinde manevi tazminat .....
3. Yakınların tazminat hakkı .....
4. Zincirleme trafik kazaları .....
5. Motosiklet kazaları .....
6. Yaya kazaları .....
7. Alkollü sürücü kazaları .....
8. Faili meçhul trafik kazaları .....

BEŞİNCİ BÖLÜM

SİGORTA VE TAHKİM UYGULAMASI (34-36 syf.)

1. Zorunlu trafik sigortası .....

2. Poliçe limitleri .....
3. Temerrüt ve faiz .....
4. Sigorta şirketi savunmaları .....
5. Sigorta Tahkim Komisyonu başvurusu .....
6. Tahkim dilekçesi hazırlama .....
7. Tahkim ve dava yolu karşılaştırması .....

ALTINCI BÖLÜM

CEZA SORUMLULUĞU VE YARGILAMA (36-39 syf.)

1. Taksirle yaralama .....
2. Taksirle öldürme .....
3. Bilinçli taksir .....
4. Ehliyetsiz araç kullanma .....
5. Alkol ve uyuşturucu etkisinde araç kullanma .....
6. HAGB uygulaması .....
7. Ceza dosyasının tazminat davasına etkisi .....

YEDİNCİ BÖLÜM

DAVA STRATEJİLERİ VE UYGULAMA (40-41 syf.)

1. Dava açma stratejisi .....
2. Belirsiz alacak davası .....
3. Delil tespiti .....
4. Bilirkişi raporuna etkili itiraz .....
5. İstinaf dilekçesi hazırlama .....
6. Temyiz stratejileri .....
7. Uygulamada en sık yapılan hatalar .....

SEKİZİNCİ BÖLÜM

DİLEKÇE VE DOSYA ÖRNEKLERİ 42

1. Dava dilekçesi örneği .....
2. Bilirkişi raporuna itiraz örneği .....
3. Sigorta tahkim başvurusu örneği .....
4. İstinaf dilekçesi örneği .....
5. Sulh protokolü örneği .....
6. Gerçek dosya incelemeleri .....

EKLER .....

- Trafik kazası kontrol listesi .....
- Faydalı mevzuat listesi .....

ÖN SÖZ

Trafik kazaları, günümüz hukuk uygulamasında en yoğun uyuşmazlık alanlarından birini oluşturmaktadır. Bir trafik kazası dosyası; yalnızca tazminat hesabından ibaret olmayıp, aynı zamanda sigorta hukuku, ceza hukuku, usul hukuku, aktüerya ve bilirkişilik uygulamalarının birlikte değerlendirilmesini gerektiren teknik bir çalışma alanıdır.

Uygulamada görülen en büyük sorunlardan biri; teorik bilgilerin pratiğe yeterince aktarılamaması ve özellikle dosya yönetimi, kusur incelemesi, bilirkişi raporları ile sigorta uygulamalarında sistematik bir yaklaşımın eksikliğidir.

Bu rehber; trafik kazası dosyalarında çalışan avukatlar, uygulayıcılar ve bu alanda temel bilgi sahibi olmak isteyenler için hazırlanmıştır. Çalışmada yalnızca teorik bilgiler değil; uygulamada karşılaşılan kritik sorunlar, dava stratejileri, bilirkişi raporlarının analizi, sigorta şirketlerinin savunmaları ve yargı uygulamaları pratik bir bakış açısıyla ele alınmıştır.

Rehberin temel amacı; okuyucuya yalnızca mevzuatı öğretmek değil, aynı zamanda bir trafik kazası dosyasını baştan sona yönetebilecek uygulama refleksi kazandırmaktır.

Bu çalışmanın; uygulamada hak kayıplarının önlenmesine, etkili dava stratejilerinin geliştirilmesine ve trafik kazası hukukunda uzmanlaşmak isteyen hukukçulara temel katkı sunmasını temenni ederim.

Av. Musa Karabacak

1. BÖLÜM
TRAFİK KAZASI KAVRAMI

Trafik kazası; karayolunda bir veya birden fazla aracın karıştığı, ölüm, yaralanma veya maddi zararla sonuçlanan olaylardır. Ancak uygulamada trafik kazası kavramı yalnızca iki aracın çarpışması şeklinde değerlendirilmez. Bir aracın yayaya çarpması, yol kusuru nedeniyle meydana gelen tek taraflı kazalar, park halindeki araca çarpılması, araçtan yük düşmesi veya aracın işletilmesi sırasında meydana gelen zararlar da trafik kazası kapsamında değerlendirilmektedir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun sistematiği incelendiğinde kanunun temel amacının yalnızca trafik düzenini sağlamak olmadığı, aynı zamanda motorlu araç işletilmesinden doğan zararların tazminini güvence altına almak olduğu görülmektedir.

Uygulamada en büyük hata; trafik kazasının yalnızca ceza hukuku yönüyle değerlendirilmesidir. Oysa trafik kazası dosyaları çoğu zaman:

- Ceza hukuku,
- Borçlar hukuku,
- Sigorta hukuku,
- Usul hukuku,
- Aktüerya,
- Bilirkişilik uygulamaları ile birlikte değerlendirilmek zorundadır.

Bir trafik kazası dosyasında başarılı sonuç almak isteyen uygulamacının yalnızca kusur oranına odaklanması yeterli değildir. Çünkü çoğu dosyada sonucu belirleyen temel unsur:

- delilin doğru toplanması,
- kusur raporunun teknik denetimi,
- sigorta limitlerinin doğru değerlendirilmesi,
- aktüerya hesabının denetlenmesi,
- doğru dava stratejisidir.

Yargıtay uygulamasında trafik kazası kavramı geniş yorumlanmaktadır. Özellikle "işletilme halinde araç" kavramı oldukça önemlidir.

Örneğin Yargıtay, park halinde bulunan ancak işletilme tehlikesi devam eden araçların sebep olduğu zararları da trafik kazası kapsamında değerlendirmektedir.

Yargıtay 17. HD'nin birçok kararında; aracın aktif hareket halinde olmasının zorunlu olmadığı, işletilme tehlikesinin devam etmesinin yeterli olduğu vurgulanmıştır.

Yargıtay 17. Hukuk Dairesi Esas No: 2016/18654 Karar No: 2019/8404 Karar Tarihi: 25.09.2019

Dava Konusu ve Olay Özeti:

Dava, trafik kazasından kaynaklanan ölüm nedeniyle destekten yoksun kalma tazminatı ve manevi tazminat istemine ilişkindir. Olayda, kamyon şoförü aracını yol kenarına park etmiş, ancak aracın mekanik bir arızası veya yükleme hatası nedeniyle araç sabit dururken bir kaza meydana gelmiştir. Yerel mahkeme, aracın kaza anında hareket halinde olmadığını gerekçe göstererek "işletilme" şartının oluşmadığına ve bu nedenle trafik sigortasının sorumlu tutulamayacağına karar vermiştir.

Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin Değerlendirmesi:

Yargıtay 17. HD, yerel mahkemenin bu dar yorumunu bozarak "işletilme" kavramına dair şu kritik tespiti yapmıştır:

"2918 sayılı KTK'nın 3. maddesinde işleten; araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili, taşınmazın kendisi tarafından işletildiğini veya araç üzerindeki fiili hakimiyetin kendisinde olduğunu ispat ederse işleten sayılır.

Bir aracın işletilme halinde olup olmadığı belirlenirken; aracın motorunun çalışıp çalışmadığına bakılmaksızın, trafik akışını etkileyip etkilemediği, karayolunda diğer unsurlar için bir risk oluşturup oluşturmadığı esas alınmalıdır. Aracın seyir halinde olmasa dahi, yol kenarında duraklaması veya park edilmesi trafik güvenliğini etkileyen bir eylem olup işletilme faaliyeti dahilindedir."

Uygulamada trafik kazası dosyalarında ilk yapılması gereken işlem yalnızca kusur durumuna bakmak değildir. Öncelikle:

- olayın trafik kazası niteliği taşıyıp taşımadığı,
- işleten sıfatının kimde olduğu,
- sigorta kapsamı,
- teminat dışı durum bulunup bulunmadığı,
- delillerin korunup korunmadığı

tespit edilmelidir. Birçok dosya, başlangıçta yapılan eksik delil çalışması nedeniyle kaybedilmektedir.

2. İŞLETEN VE SÜRÜCÜ SORUMLULUĞU

Trafik kazası hukukunun en önemli kavramlarından biri "işleten" kavramıdır. Çünkü uygulamada çoğu zaman araç sahibi ile işleten aynı kişi olmayabilmektedir. 2918 sayılı Kanun'un 3. maddesine göre işleten: "Araç üzerinde fiili tasarrufu bulunan ve aracı kendi hesabına işleten kişidir."

Uygulamada işleten;

- araç sahibi,
- uzun süreli kiracı,
- şirket,
- filo işletmecisi,
- fiili kullanıcı olabilmektedir.

Bu nedenle yalnızca ruhsat sahibine dava açılması çoğu zaman eksik husumet sorunu doğurmaktadır. Yargıtay uygulamasında işleten kavramı şekli değil fiili kriterlere göre değerlendirilmektedir. Örneğin şirket adına kayıtlı aracın fiilen başka şirket tarafından kullanılması halinde gerçek işletenin belirlenmesi gerekir. İşletenin sorumluluğu "tehlike sorumluluğu" niteliğindedir. Bu nedenle işletenin kusurlu olması zorunlu değildir. Motorlu aracın işletilmesi nedeniyle zarar doğmuş olması çoğu zaman sorumluluk için yeterlidir. Sürücünün sorumluluğu ise esas olarak kusur sorumluluğudur.

Sürücü:

- hız ihlali,
- kırmızı ışık ihlali,
- şerit ihlali,
- alkollü araç kullanma,
- dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık nedeniyle sorumlu tutulur. Uygulamada sürücü ile işleten genellikle birlikte dava edilmektedir.

  Yargıtay 17. HD, 2016/14540 E., 2019/1180 K. sayılı kararında;

- işleten sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olduğu,
- motorlu aracın işletilmesinden doğan zararlarda işletenin ağır sorumluluk taşıdığı vurgulanmıştır.

3. KUSUR VE TEHLİKE SORUMLULUĞU

1. Genel Kural

Trafik kazası hukukunda iki temel sorumluluk sistemi vardır:

1. **Kusur sorumluluğu**
2. **Tehlike sorumluluğu**

Sürücünün sorumluluğu çoğunlukla kusura dayanır. İşletenin sorumluluğu ise tehlike sorumluluğudur. Tehlike sorumluluğunda temel mantık şudur: Motorlu araç işleten kişi, toplum açısından tehlikeli bir faaliyet yürütmektedir. Bu nedenle kusuru olmasa bile ortaya çıkan zarardan sorumludur. Bu sistem zarar görenin korunması amacıyla kabul edilmiştir .Uygulamada en büyük hatalardan biri; işletenin mutlaka kusurlu olması gerektiğinin düşünülmesidir.

Oysa işleten:

- sürücünün kusurundan,
- aracın teknik arızasından,
- işletme tehlikesinden

doğan zararlardan da sorumlu olabilir. Ancak zarar görenin ağır kusuru veya mücbir sebep durumunda sorumluluk azalabilir ya da tamamen kalkabilir.

3.Müterafik Kusur

Zarar görenin de kazaya katkısı varsa tazminattan indirim yapılabilir.Örneğin:

- emniyet kemeri takmama,
- kasksız motosiklet kullanma,
- aniden yola çıkma

müterafik kusur olarak değerlendirilebilir.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 2017/17-1315 E., 2021/458 K. sayılı kararında; işletenin tehlike sorumluluğunun ağırlaştırılmış kusursuz sorumluluk olduğu açıkça belirtilmiştir.

Dosyada mutlaka şu ayrım yapılmalıdır:

- sürücünün kusuru,
- işletenin sorumluluğu,
- sigorta sorumluluğu

aynı şey değildir. Birçok dava bu ayrım doğru yapılmadığı için eksik yürütülmektedir.

4. TRAFİK KAZALARINDA TARAFLAR

Bir trafik kazası dosyasında tarafların doğru belirlenmesi davanın kaderini doğrudan etkiler.

Yanlış husumet nedeniyle çok sayıda dava reddedilmektedir.

Genellikle taraflar şunlardır:

- sürücü,
- işleten,
- araç maliki,
- sigorta şirketi,
- Güvence Hesabı,
- araç işleten şirket,
- belediye,
- Karayolları Genel Müdürlüğü.

1.Sigorta Şirketinin Taraf Sıfatı

Zorunlu mali sorumluluk sigortacısı doğrudan dava edilebilir.

Bu durum zarar gören açısından büyük avantaj sağlar.

Çünkü sigorta şirketi:

- poliçe limiti dahilinde,
- işletenin hukuki sorumluluğunu üstlenmektedir.

Kamu Kurumlarının Sorumluluğu

Bazı kazalarda yol kusuru bulunabilir. Örneğin:

- çukur,
- eksik bariyer,
- yanlış trafik işareti,
- aydınlatma eksikliği

nedeniyle meydana gelen kazalarda idarenin sorumluluğu gündeme gelir. Bu durumda adli yargı-idari yargı ayrımı dikkatle incelenmelidir.

Dosyada taraf belirlenirken yalnızca polis tutanağına güvenilmemelidir.

Özellikle:

- sigorta poliçesi,
- araç kayıtları,
- ticaret sicili,
- kira ilişkisi,
- araç tahsis durumu ayrıca incelenmelidir.

5. SİGORTA ŞİRKETİNİN SORUMLULUĞU

Zorunlu mali sorumluluk sigortası, trafik kazası hukukunun merkezindedir.

Uygulamada çoğu dava doğrudan sigorta şirketine karşı açılmaktadır. Sigorta şirketi;

- bedensel zarar,
- ölüm,
- sürekli sakatlık,
- geçici iş göremezlik,
- destekten yoksun kalma,
- maddi zararlar

bakımından poliçe limiti dahilinde sorumludur. Ancak her zarar sigorta kapsamında değildir.

Örneğin bazı manevi tazminat talepleri veya teminat dışı durumlar kapsam dışında kalabilir.

Sigorta Şirketlerinin En Sık Savunmaları,

Uygulamada sigorta şirketleri genellikle:

- eksik evrak,
- temerrüt oluşmadığı,
- maluliyet raporunun yetersizliği,
- kusur itirazı,
- hatır taşıması,
- müterafik kusur

savunmalarını kullanmaktadır. Bu nedenle dava açmadan önce dosya eksiksiz hazırlanmalıdır.

Yargıtay 4. HD'nin 2021/2679 E., 2022/11072 K. sayılı kararında; sigorta şirketinin poliçe limiti dahilinde doğrudan sorumlu olduğu vurgulanmıştır.

Birçok avukat yalnızca dava açmaya odaklanmakta, sigorta başvuru sürecini eksik yürütmektedir. Oysa eksik başvuru:

- faiz kaybına,
- usul itirazına,
- tahkim reddine

neden olabilmektedir.

6. GÜVENCE HESABI

Güvence Hesabı; belirli durumlarda zarar görenlerin korunması amacıyla oluşturulmuştur. Özellikle:

- sigortasız araç,
- kaçan araç,
- çalınmış araç,
- iflas eden sigorta şirketi

durumlarında devreye girer.

Ancak Güvence Hesabı her zarardan sorumlu değildir. Sorumluluk kapsamı kanunla sınırlıdır. Özellikle maddi araç zararlarında kapsam dikkatle incelenmelidir.

Uygulamada yapılan en sık hatalar; Kaçan araç dosyalarında yeterli araştırma yapılmadan başvuru yapılmasıdır.

Bu nedenle:

- kolluk araştırması,
- kamera kayıtları,
- görgü tanıkları,
- plaka araştırmaları

dosyaya mutlaka eklenmelidir.

Yargıtay 17. HD'nin 2015/19044 E., 2018/10255 K. sayılı kararında; Güvence Hesabının yalnızca kanunda belirtilen hallerde sorumlu olacağı belirtilmiştir.

7. ZAMANAŞIMI

Trafik kazası dosyalarında zamanaşımı kritik öneme sahiptir. Çünkü uygulamada çok sayıda dosya yalnızca süre kaçırıldığı için kaybedilmektedir.

KTK m.109'a göre:

- zarar görenin zararı ve sorumluyu öğrendiği tarihten itibaren 2 yıl,
- her halde kaza tarihinden itibaren 10 yıl

içinde dava açılmalıdır. Ancak olay aynı zamanda suç oluşturuyorsa ceza zamanaşımı uygulanabilir. Bu durum özellikle ölümlü ve yaralanmalı kazalarda önemlidir. Ceza dosyası mutlaka incelenmelidir.

Çünkü birçok dosyada daha uzun ceza zamanaşımı uygulanabileceği halde yanlış değerlendirme yapılmaktadır.

Aşağıda, trafik kazalarında uzamış ceza zamanaşımının (KTK m. 109/2) tazminat davalarına nasıl uygulanacağına dair mihenk taşı niteliğindeki Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararının tam metne yakın, özetlenmiş orijinal halini bulabilirsiniz. Bu karar, özellikle sigorta şirketlerinin "2 yıllık süre doldu" savunmasını çürüten en üst düzey emsaldir. Aynı Yönde;

T.C. YARGITAY HUKUK GENEL KURULU Esas No: 2017/17-826 **Karar No:** 2021/489 **Karar Tarihi:** 15.04.2021

DAVA: Taraflar arasındaki "maddi ve manevi tazminat" davasından dolayı yapılan yargılama sonunda, ... Asliye Ticaret Mahkemesince davanın zamanaşımı nedeniyle reddine ilişkin verilen karar, davacı vekili tarafından temyiz edilmesi üzerine Yargıtay 17. Hukuk Dairesi tarafından bozulmuş, Mahkemece direnme kararı verilmiştir. Direnme kararı Hukuk Genel Kurulunca incelenmiş ve gereği görüşülmüştür.

HUKUKİ DEĞERLENDİRME: "...Dava, trafik kazasından kaynaklanan cismani zarar nedeniyle maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun (KTK) 109. maddesinin birinci fıkrasında, motorlu araç kazalarından doğan maddi zararların tazminine ilişkin taleplerin, zarar görenin, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yıl ve herhalde kaza gününden başlayarak on yıl içinde zamanaşımına uğrayacağı öngörülmüştür.

Ancak aynı maddenin ikinci fıkrasında; 'Dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğmuşsa ve ceza kanunu bu fiil için daha uzun bir zamanaşımı süresi öngörmüşse, bu süre maddi tazminat talepleri için de geçerlidir.' hükmü düzenlenmiştir.

Türk Ceza Kanunu'nun (TCK) 66. maddesinde ise suçun nevi ve cezasına göre farklı zamanaşımı süreleri öngörülmüştür. Taksirle yaralama (TCK m. 89) suçu için öngörülen asli ceza zamanaşımı süresi 8 yıldır.

Somut olayda; kaza tarihi 22.05.2008 olup, dava 21.05.2013 tarihinde açılmıştır. Davalılar vekili davanın iki yıllık sürede açılmadığını savunarak zamanaşımı def'inde bulunmuştur. Olayda bir kişinin yaralanmış olması, eylemin TCK uyarınca suç teşkil etmesi için yeterlidir.

Bir eylemin ceza kanununa göre suç teşkil etmesi durumunda, ceza zamanaşımı süreleri hem işleten hem de sigorta şirketi yönünden uygulanır.

Zarar verenin cezalandırılmış olması veya hakkında ceza davası açılmış olması şart değildir. Eylemin suç teşkil etmesi, uzamış ceza zamanaşımının uygulanması için kafidir. Bu durumda, kaza tarihi ile dava tarihi arasında 8 yıllık ceza zamanaşımı süresi dolmadığından, davanın süresinde açıldığının kabulü gerekir. Yerel mahkemenin 'iki yıllık sürenin dolduğu' gerekçesiyle davanın reddine karar vermesi usul ve yasaya aykırıdır."

SONUÇ: Hukuk Genel Kurulunca da benimsenen Özel Daire bozma kararına uyulması gerekirken, önceki kararda direnilmesi usul ve yasaya aykırı olup direnme kararı **BOZULMUŞTUR.**

8. GÖREVLİ VE YETKİLİ MAHKEME

TRAFİK KAZALARINDA GÖREVLİ MAHKEME

1. Genel Kural: Asliye Hukuk Mahkemesi

Trafik kazasından kaynaklanan:

- araç değer kaybı,
- araç mahrumiyet bedeli,
- hasar tazminatı,
- ölüm tazminatı,
- destekten yoksun kalma,
- sürekli sakatlık,
- manevi tazminat

gibi davalarda genel görevli mahkeme: Asliye Hukuk Mahkemesidir**.** Çünkü bu davalar haksız fiilden doğan tazminat davalarıdır.Örnek:

- İki özel araç çarpıştı.
- Sigorta eksik ödeme yaptı.
- Yaralanma oldu.
- Araç pert oldu.

2. Ticari İş Niteliği Varsa: Asliye Ticaret Mahkemesi

Karayolları Trafik Kanunu'nun uygulanmasından doğan ve sigorta şirketini ilgilendiren uyuşmazlıklarda uygulamada çoğunlukla: Asliye Ticaret Mahkemesi görevli kabul edilir**.**

Özellikle:

- ZMMS (trafik sigortası),
- Kasko sigortası,
- Sigorta tahkimine alternatif açılan davalar,
- Sigorta şirketine karşı açılan değer kaybı davaları,
- Destekten yoksun kalma talepleri,
- Sürekli maluliyet tazminatı

gibi davalarda görev genellikle Asliye Ticaret Mahkemesindedir. Çünkü:

- Sigortacılık faaliyetleri TTK kapsamında ticari iştir.
- TTK m.4 ve m.5 uygulanır.

3. Tüketici Mahkemesi Görevli mi?

Genellikle HAYIR. Ancak:

- Kasko sigortasında,
- Sigortalının tüketici olduğu bazı ilişkilerde

tartışmalar çıkabilir. Fakat Yargıtay'ın baskın uygulaması: Trafik kazası kaynaklı zorunlu mali sorumluluk sigortası uyuşmazlıklarında görevli mahkemenin Asliye Ticaret olduğu yönündedir. Ceza davalarında ise suçun niteliğine göre Asliye Ceza Mahkemesi ve Ağır Ceza Mahkemesi arasında değişebilir.

4. YETKİLİ MAHKEME

1. Genel Yetki: Davalının Yerleşim Yeri

HMK'ya göre; Davalının yerleşim yeri mahkemesi yetkilidir. Örneğin:

- Davalı sürücü Adana'da yaşıyor.
- Dava Adana'da açılabilir.

2. Haksız Fiilin İşlendiği Yer Mahkemesi

Trafik kazaları haksız fiildir. Bu nedenle: Kazanın meydana geldiği yer mahkemesi de yetkilidir.

Örnek: Kaza Konya'da oldu. Konya mahkemeleri yetkilidir. Bu en sık kullanılan yetkidir.

3. Zararin Meydana Geldiği Yer Mahkemesi

HMK m.16'ya göre: Zararın ortaya çıktığı yer de yetkilidir. Örneğin:

- Kaza başka şehirde oldu,
- Tedavi Mersin'de sürdü,
- Ek zarar burada oluştu.

Bazı durumlarda Mersin mahkemeleri de yetkili olabilir.

4. Sigorta Şirketine Karşı Açılan Davalarda Yetki

KTK m.110 çok önemlidir. Sigorta şirketine karşı dava:

- sigorta şirketinin merkezinin bulunduğu yer,
- şubesinin bulunduğu yer,
- acentenin bulunduğu yer,

- kazanın olduğu yer,
- zarar görenin yerleşim yeri mahkemesinde açılabilir.

5. Davacının Yerleşim Yeri Yetkisi

Özellikle sigorta davalarında: Davacının ikametgahı mahkemesi de yetkilidir. Örnek:

- Kaza Gaziantep'te oldu.
- Sigorta İstanbul'da.
- Davacı Mersin'de oturuyor.

Mersin'de dava açılabilir.

Bu uygulamada çok kullanılır.

6. Birden Fazla Davalı Varsa Örneğin:

- sürücü,
- araç maliki,
- sigorta şirketi

aynı davadaysa: Davalılardan birinin yerleşim yerinde dava açılabilir.

9. TRAFİK KAZASI TAZMİNAT DAVALARINDA DAVA ŞARTLARI

1. Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortacısına Başvuru Şartı

2918 sayılı KTK'nın 97. maddesi gereğince, zarar görenin dava açmadan önce sigorta şirketine yazılı başvuruda bulunması zorunludur.

Kanun hükmüne göre:

- Sigorta şirketine başvuru yapılmadan doğrudan dava açılamaz.
- Başvuru tarihinden itibaren: 15 gün içinde cevap verilmemesi, yahut verilen cevabın zararı karşılamaması, halinde dava şartı gerçekleşmiş sayılır. Bu düzenleme dava şartı niteliğindedir. Mahkemece re'sen incelenir.

2. Başvurunun İçeriği

Başvuruda genellikle aşağıdaki belgeler aranır:

- Kaza tespit tutanağı,
- Trafik poliçesi,
- Ruhsat fotokopisi,
- Ekspertiz raporu,
- Hasar fotoğrafları,
- TRAMER kayıtları,
- Maluliyet raporu (bedensel zarar varsa),
- Banka IBAN bilgisi,
- Vekaletname.

Eksik evrak bulunması halinde sigorta şirketi eksik belge talebinde bulunabilir. Ancak uygulamada sigorta şirketlerinin gereksiz belge talepleriyle süreci uzattığı görülmektedir

3. Arabuluculuk Dava Şartı mı?

a) Sigorta Tahkiminde ; Sigorta Tahkim Komisyonu başvurularında arabuluculuk dava şartı değildir.

b) Ticari Dava Niteliğindeki Uyuşmazlıklarda

Sigorta şirketine karşı açılan bazı tazminat davaları ticari dava niteliğinde kabul edildiğinden, dava öncesi zorunlu arabuluculuk gündeme gelmektedir.

Özellikle:

- Kasko sigortası,
- Ticari nitelikli sigorta uyuşmazlıkları,
- Halefiyet ilişkileri,

bakımından dava şartı arabuluculuk uygulanabilmektedir.

Bununla birlikte Yargıtay uygulamasında, zorunlu trafik sigortasından kaynaklanan doğrudan zarar taleplerinde KTK m.97 özel hüküm niteliğinde kabul edilmekte ve çoğu durumda ayrıca arabuluculuk aranmadığı görülmektedir.

4. Aktif Husumet Ehliyeti

Davayı;

- Araç sahibi,
- İşleten,
- Destekten yoksun kalan kişiler,
- Yaralanan kişi,
- Mirasçılar,
- Halef sigorta şirketi

açabilir. Araç malikinin değişmiş olması, noter satış tarihi, fiili zilyetlik ve işleten sıfatı uygulamada önem taşımaktadır.

5. Pasif Husumet

Trafik kazası tazminat davalarında davalılar genellikle:

- Kusurlu sürücü,
- Araç işleteni,
- Araç maliki,
- ZMMS sigortacısı,
- Kasko sigortacısı,
- Güvence Hesabı

olabilmektedir. KTK m.85 gereği işletenin kusursuz sorumluluğu bulunduğundan, yalnızca sürücü değil işleten de sorumludur.

6. Zamanaşımı

KTK m.109 uyarınca:

- Zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren 2 yıl,
- Her halde kaza tarihinden itibaren 10 yıl zamanaşımı uygulanır.

Ancak olay aynı zamanda ceza kanununa göre suç teşkil ediyorsa ve daha uzun ceza zamanaşımı mevcutsa, bu süre tazminat davasında da uygulanır.

Örneğin taksirle yaralama suçunda uzamış ceza zamanaşımı nedeniyle uygulamada çoğu dosyada 8 yıllık süre dikkate alınmaktadır.

10. TRAFİK KAZASI TAZMİNATLARINDA FAİZ TÜRLERİ

Faiz konusu uygulamada en çok hata yapılan alanlardan biridir. Özellikle:

- Yasal faiz mi ticari faiz mi uygulanacağı,
- Faizin hangi tarihten başlayacağı,
- Sigorta şirketi ile işleten bakımından farklı başlangıçların bulunup bulunmadığı hususları önemlidir.

11. YASAL FAİZ VE AVANS FAİZİ AYRIMI

1. Yasal Faiz

3095 sayılı Kanuni Faiz ve Temerrüt Faizine İlişkin Kanun kapsamında uygulanır.

Genellikle:

- Manevi tazminat,
- Bireysel zararlar,
- Ticari iş niteliği taşımayan uyuşmazlıklar

bakımından uygulanır.

2. Avans Faizi (Ticari Faiz)

TTK kapsamında ticari iş sayılan uyuşmazlıklarda uygulanır.

Özellikle:

- Ticari araç kazaları,
- Şirket araçları,
- Ticari işletmeye ilişkin zararlar,
- Ticari nitelikli taşıma faaliyetleri

bakımından avans faizi talep edilmektedir. Yargıtay uygulamasına göre: "Her iki taraf bakımından ticari iş niteliği bulunan uyuşmazlıklarda avans faizi uygulanır."

3. FAİZİN BAŞLANGIÇ TARİHİ

1. Sürücü ve İşleten Bakımından

Kural olarak faiz: Kaza tarihinden itibaren başlatılır. Çünkü haksız fiil faili, olay tarihinde temerrüde düşmüş sayılır.

2. Sigorta Şirketi Bakımından

Sigortacı yönünden faiz doğrudan kaza tarihinden başlamaz.

KTK m.97 gereğince:

- Başvuru yapılmalı,
- 15 günlük süre dolmalı,
- Sonrasında temerrüt oluşmalıdır.

Bu nedenle sigorta şirketi yönünden faiz genellikle: Başvurudan 15 iş günü sonrası, yahut Eksik ödeme tarihi esas alınarak hesaplanır

4. DEĞER KAYBI VE PERT ARAÇ DAVALARINDA FAİZ

1. Araç Değer Kaybı

Araç değer kaybında:

- Sürücü ve işleten için kaza tarihi,
- Sigorta şirketi için başvuru sonrası temerrüt tarihi esas alınır.

2. Pert (Tam Hasar) Araç Bedeli

Pert-total zarar halinde;

- Rayiç bedel,
- Sovtaj değeri,
- Hurda muhafazası,
- Önceki hasarlar,
- Eksik sigorta ödemeleri

önem arz eder. Eksik ödeme yapılmışsa bakiye hasar tazminatı talep edilebilir. Sigorta şirketinin limit dahilindeki sorumluluğu devam eder.

5. MANEVİ TAZMİNATTA FAİZ

Yargıtay'ın yerleşik uygulamasına göre manevi tazminatta faiz: Kaza tarihinden itibaren yürütülür.

Çünkü manevi zarar da haksız fiil anında doğmaktadır. Ancak bazı mahkemeler dava tarihinden faiz başlatabilmektedir. Bu nedenle talep sonucunda açık şekilde: "kaza tarihinden itibaren işleyecek yasal faiziyle birlikte" ibaresinin kullanılması önemlidir. Aynı yönde ;

Yargıtay 4. Hukuk Dairesi 2021/2675 E. – 2021/6645 K. Kararda özetle;

- Zorunlu trafik sigortacısının temerrüdünün,
- KTK m.97 kapsamında yapılan başvuru sonrası oluşacağı,
- Sigorta şirketi bakımından faizin başvuru tarihinden sonraki yasal süreden itibaren işletileceği,
- İşleten ve sürücü yönünden ise faiz başlangıcının kaza tarihi olduğu

kabul edilmiştir. Daire kararında şu ilke vurgulanmıştır: "Sigortacının temerrüdü başvuru şartının gerçekleşmesiyle oluşur. İşleten ve sürücünün sorumluluğu ise haksız fiil tarihinden itibaren başlar." Bu karar, uygulamada faiz başlangıcı bakımından en çok atıf yapılan içtihatlardan biridir.

6. UYGULAMADA SIK YAPILAN HATALAR

1. Sigorta Şirketine Başvuru Yapılmadan Dava Açılması

Bu durumda dava şartı yokluğu nedeniyle usulden ret kararı verilebilir.

2. Tüm Davalılara Aynı Faiz Türünün Uygulanmasının Talep Edilmesi

Oysa:

- İşleten için kaza tarihi,
- Sigorta için temerrüt tarihi

ayrı ayrı değerlendirilmelidir.

3. Ticari Faiz Talebinin Açık Yazılmaması

Mahkeme taleple bağlı olduğundan: "avans faizi uygulanması" açıkça talep edilmelidir.

2. BÖLÜM: TRAFİK KAZALARINDA DELİLLER VE İSPAT

Trafik kazalarından doğan tazminat davaları ve ceza yargılamalarında ispat yükü, kural olarak iddia eden taraftadır. Ancak bu süreçte delillerin hukuka uygun toplanması, teknik değerlendirmelerin doğruluğu ve yargı mercilerinin bu delilleri okuma biçimi, davanın kaderini belirleyen en temel unsurlardır.

1. Kaza Tespit Tutanağı (KTT)

Kaza tespit tutanakları, kaza anının "fotoğrafını çeken" en kritik belgelerdir.

- **Resmî Tutanaklar:** Trafik polisi veya jandarma tarafından tutulan bu belgeler, aksi sabit oluncaya kadar geçerli olan resmî evrak niteliğindedir.

- **Maddi Hasarlı Kaza Tespit Tutanağı:** Tarafların kendi aralarında tuttuğu tutanaklar ise birer ikrar ve delil başlangıcı mahiyetindedir.

KTT incelenirken sadece kusur oranlarına değil, **fren izi ölçümleri**, **yol durumu** (asfaltın ıslaklığı, eğim vb.) ve **hava şartları** gibi teknik detaylara dikkat edilmelidir. Maddi hatalar veya somut gerçekle çelişen tespitler varsa, derhal ilgili birimlere başvurularak düzeltme talep edilmeli veya yargılama aşamasında teknik itirazlara dayanak yapılmalıdır.

2. Kamera ve MOBESE Kayıtları

Dijital deliller, tanık beyanlarının öznelliğini ortadan kaldıran en güvenilir ispat araçlarıdır.

- **Zaman Kısıtı:** Birçok kamu ve özel güvenlik kamerası kaydı 7 ile 30 gün arasında üzerine yazmaktadır. Bu nedenle kaza sonrası ilk iş, savcılık veya emniyet aracılığıyla görüntülerin **ivedilikle muhafaza altına alınmasını** sağlamaktır.
- **Çözümleme:** Görüntülerin netleştirilmesi (iyileştirilmesi) ve araçların hızlarının kare (frame) hesabı üzerinden bilirkişi marifetiyle belirlenmesi, kusur dağılımını kökten değiştirebilir.

3. Tanık Delili

Trafik kazalarında tanık beyanları, özellikle kamera kaydının olmadığı ve KTT'nin eksik tutulduğu durumlarda önem kazanır. Ancak tanığın;

- Kazanın hangi aşamasını gördüğü (çarpışma anı mı, sonrası mı?),
- Bakış açısı ve görüş mesafesi,
- Olay anındaki dikkati, titizlikle sorgulanmalıdır. Şablon cümlelerle verilen tanık ifadeleri, teknik raporlar karşısında genellikle zayıf kalmaktadır.

4. Alkol ve Uyuşturucu Raporları

Sürücünün alkollü veya uyuşturucu madde etkisinde olması, hem rücu davaları hem de ceza sorumluluğu açısından kilit noktadır.

- **Püf Noktası:** Alkol testi kazadan uzun süre sonra yapılmışsa, Adli Tıp Kurumu (ATK) verilerine göre alkolün her saat başına ortalama **0.15 promil** azaldığı hesabı yapılarak "kaza anındaki" promil düzeyi belirlenmelidir.

5. Bilirkişi Raporları

Hukuk ve ceza mahkemeleri, teknik bilgi gerektiren kusur tespitinde bilirkişiye başvurur. Bilirkişi; kaza yerindeki veriler, araçlardaki hasar bölgeleri ve KTT'yi sentezleyerek bir görüş sunar. Raporun sadece sonuç (kusur) kısmına değil, **dayandığı verilere** odaklanılmalıdır. Fen kurallarına, fizik kanunlarına ve Karayolları Trafik Kanunu'ndaki kural ihlallerine uygun olmayan raporlar hükme esas alınamaz.

6. Kusur Raporlarına İtiraz

Eksik inceleme veya hatalı teknik değerlendirme içeren raporlara karşı somut ve teknik gerekçelerle itiraz edilmelidir.

- **Mücerret İtirazdan Kaçınma:** "Müvekkil kusursuzdur" şekliyle yapılan soyut itirazlar yerine; "Kamera kaydının 03:12 dakikasındaki geçiş üstünlüğü ihlali dikkate alınmamıştır" gibi somut veriye dayalı itirazlar, dosyanın yeni bir heyete gönderilmesini sağlar.

7. ATK Raporlarının Değerlendirilmesi

Adli Tıp Kurumu Trafik İhtisas Dairesi, kusur incelemelerinde "üst merci" gibi görülse de raporları mutlak değildir.

- **Denetlenebilirlik:** ATK raporu dosyadaki maddi vakıalarla çelişiyorsa veya çelişkili ifadeler içeriyorsa, mahkemeden **ATK üst kurulundan** rapor istenmelidir.

8. Uygulamada Yapılan Kritik Hatalar

Trafik kazası dosyalarında hak kaybına yol açan en yaygın hatalar şunlardır:

1. **Delillerin Toplanmasında Gecikme:** Özellikle kamera kayıtlarının silinmesi veya tanıkların olay mahallinden uzaklaşması.
2. **Kusur Raporlarına Zamanında İtiraz Etmemek:** Olay yerindeki maddi hataları sessizce kabul etmek.
3. **Hız Tespitini Göz Ardı Etmek:** Sadece şerit ihlaline odaklanıp, karşı tarafın aşırı hızını (fren izi yokluğu veya araçtaki deformasyon miktarından) iddia ve ispat etmemek.
4. **Hasar Fotoğraflarını Dosyaya Sunmamak:** Araçlardaki hasar açıları, çarpışma noktasının tespiti için hayati önemdedir; bu fotoğrafların dosyaya sunulmaması eksik bilirkişi raporuna davetiye çıkarır.

3. BÖLÜM: MADDİ TAZMİNAT UYGULAMASI

Maddi tazminat, trafik kazası neticesinde mağdurun malvarlığında meydana gelen eksilmenin giderilmesini amaçlar. Bu bölümde, uygulamada en sık karşılaşılan tazminat kalemleri, güncel hesaplama yöntemleri ve Yargıtay'ın yerleşik içtihatları ışığında ele alınmıştır.

1. Araç Değer Kaybı

Bir aracın kazadan önceki ikinci el piyasa değeri ile kazadan sonraki (tamir edilmiş haliyle) piyasa değeri arasındaki farktır.

- Kriterler: Aracın kilometresi, marka ve modeli, hasarın büyüklüğü ve aracın daha önceki hasar geçmişi belirleyicidir.
- Yargıtay Yaklaşımı: Plastik tampon, cam, mekanik parçalar gibi "değişebilir" parçaların değer kaybı oluşturmayacağına dair eski görüş yerini, aracın orijinalliğinin bozulup bozulmadığına odaklanan daha esnek bir değerlendirmeye bırakmıştır.
- Trafik kazalarından kaynaklanan araç değer kaybı tazminatında "Gerçek Zarar İlkesi", Anayasa Mahkemesi'nin Karayolları Trafik Kanunu'ndaki (KTK) sınırlayıcı formülleri iptal etmesinden sonra Yargıtay'ın en temel kıstası haline gelmiştir.

T.C. YARGITAY 4. HUKUK DAİRESİ Esas No: 2021/18000 Karar No: 2021/5904 (Ve benzeri 2024-2025 tarihli Bölge Adliye Mahkemesi Kararları)

- **Kararın Özeti:** Yerel mahkemece, Trafik Sigortası Genel Şartları'ndaki (formül bazlı) hesaplamaya göre tazminat belirlenmiştir. Ancak Yargıtay, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararlarına atıfta bulunarak; tazminatın maktu formüllerle değil, **piyasa rayiçlerine göre** belirlenmesi gerektiğini vurgulamıştır.
- **Hüküm:** "Araç değer kaybı zararının, gerçek zarar ilkesi uyarınca aracın kaza tarihindeki hasarsız rayiç değeri ile hasarı giderildikten sonraki (onarıldıktan sonraki) rayiç değeri arasındaki farka göre hesaplanması gerekir."
- Yargıtay, bilirkişi raporlarında şu kriterlerin mutlaka "gerçek piyasa" verileriyle örtüşmesini şart koşar:

- **Kilometre ve Yaş Sınırı Yoktur:** AYM iptali sonrası, 165.000 km sınırı veya model yılı sınırlaması "gerçek zarar" ilkesine aykırı kabul edilmektedir.
- **Piyasa Serbestliği:** Sahibinden veya benzeri platformlardaki emsal araçların (aynı marka, model, km, donanım) kaza tarihindeki satış fiyatları esas alınmalıdır.
- **Parça Değişimi ve İşçilik:** Sadece parça değişimi değil, boyanan parçalar ve aracın geçirdiği işlemlerin ikinci el alıcısı üzerindeki "psikolojik etkisi" de gerçek zararın bir parçasıdır.
- **Eksper Raporu:** Sigorta şirketlerinin kendi sistemlerinden çıkardığı formüllü raporlar artık hükme esas alınamaz. Mutlaka serbest piyasa rayiçlerini inceleyen bilirkişi raporu talep edilmelidir.

- **KDV Durumu:** Değer kaybı bir "fark" olduğu için genellikle KDV eklenmez (hasar onarım bedelinden farklıdır).
- **Özetle:** Yargıtay artık matematiksel formülleri (Genel Şartlar Ek-1) değil, **"Galeri ve piyasa gerçeklerini"** esas almaktadır. Davalarınızda "Piyasa Rayiç Değer Tespiti" yapılmasını talep etmeniz, gerçek zarara ulaşmanızı sağlayacaktır.

2. Pert-Total İşlemleri

Onarım masraflarının, aracın kaza tarihindeki piyasa değerine yaklaştığı veya aştığı durumlarda araç "pert" kabul edilir.

- Hesaplama: Aracın Rayiç Değeri - Sovtaj (Hurda) Değeri = Tazminat Tutarı.

Kritik Karar Örneği: Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin yerleşik kararlarına göre; onarım masrafı aracın değerinin %50-60'ını buluyorsa, aracın onarılmasının ekonomik olmadığı kabul edilerek pert kararı verilmesi gerekir. Trafik kazaları neticesinde aracın onarımının ekonomik olup olmadığını belirleyen "Pert-Total" (Tam Hasar) kavramı, sigorta hukuku uygulamalarında en çok uyuşmazlık çıkan konulardan biridir. Sigorta şirketleri genellikle kendi lehlerine olan düşük oranları savunurken, Yargıtay 17. Hukuk Dairesi bu konuda "Ekonomik Ömür" ve "Rayiç Değer" dengesini gözeten yerleşik bir kriter belirlemiştir.

Aşağıda, bu uyuşmazlıklarda temel referans kabul edilen Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'ne ait emsal kararın özeti ve hukuki analizi yer almaktadır.

T.C. YARGITAY 17. HUKUK DAİRESİ Esas No: 2016/5191 Karar No: 2019/3364Karar Tarihi: 21.03.2019

Davanın Konusu:

Dava, trafik kazası nedeniyle araçta meydana gelen hasar bedelinin tahsili (Pert-Total tespiti) istemine ilişkindir. Davacı, aracın onarım masraflarının çok yüksek olduğunu ve aracın pert edilmesi gerektiğini iddia ederken; davalı sigorta şirketi onarımın mümkün olduğunu savunmuştur.

"...Hükme esas alınan bilirkişi raporunda, aracın onarım masraflarının **piyasa rayiç değerinin %50'sini aştığı**, bu durumda aracın onarımının ekonomik olmadığı ve 'pert-total' kabul edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Mahkemece yapılacak iş; aracın kaza tarihindeki serbest piyasa rayiç değerinin belirlenmesi, ardından aracın hasarlı halinin (sovtaj) değerinin tespit edilmesidir. Eğer **onarım masrafları, aracın kaza tarihindeki değerine yaklaşıyor veya bu değeri aşıyorsa** ya da **onarımın ekonomik olmayacağı** (piyasa değerinin %50-60 seviyeleri) teknik raporla sabitse, araç pert kabul edilmelidir.

Bu durumda tazminat hesabı: **(Aracın Kaza Tarihindeki Rayiç Değeri) - (Aracın Kazalı Haliyle Edineceği Sovtaj Değeri) = Gerçek Zarar** formülü ile yapılmalıdır. Eksik inceleme ve yetersiz piyasa araştırması ile yazılı şekilde karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir..."

3. Orijinal Parça Pert Araç Fark Tazminat Talebinin Şartları

Trafik kazaları sonrası araç onarımında kullanılan parçaların niteliği (orijinal, eşdeğer veya yan sanayi), hem aracın güvenliği hem de ekonomik değeri açısından büyük önem taşır. Sigorta şirketlerinin maliyet düşürmek amacıyla eşdeğer parça kullanımına yönelmesi, hukukumuzda "fark tazminatı" taleplerini doğurmuştur.

1. Hukuki Dayanak ve Genel İlke

Türk Borçlar Kanunu'nun "Tam Tazmin" ilkesi uyarınca, zarar görenin malvarlığındaki eksilme tamamen giderilmelidir. Aracın kaza öncesi durumuna getirilmesi esas olduğundan, eğer araçta kaza öncesinde orijinal parçalar takılıysa, onarımda da orijinal parça kullanılması gerekir.

2. Anayasa Mahkemesi ve Yargıtay'ın Yaklaşımı

- **Genel Şartlar İptali:** Anayasa Mahkemesi, Karayolları Trafik Kanunu'ndaki sigorta şirketlerine belirli yaşın üzerindeki araçlarda eşdeğer parça kullanma yetkisi veren sınırlayıcı hükümleri iptal etmiştir.
- **Güncel Görüş:** Yargıtay ve Sigorta Tahkim Komisyonu, aracın yaşı ne olursa olsun, kaza öncesinde üzerinde orijinal parça bulunan bir araçta onarımın **orijinal parça** ile yapılması gerektiğini kabul etmektedir.

Eşdeğer parça farkı tazminatı talep edilebilmesi için şu şartlar aranır:

- **Parça Niteliği:** Onarımda kullanılan parçanın "eşdeğer" veya "yan sanayi" olması.

- **Orijinal Parça ile Aradaki Fark:** Orijinal parçanın güncel fiyatı ile onarımda kullanılan parçanın fiyatı arasında bir farkın bulunması.
- **Zarar Görenin Onayı:** Sigorta şirketinin, sigortalının açık onayı olmadan eşdeğer parça kullanması (bazı özel kasko poliçeleri hariç) hukuka aykırı kabul edilmektedir.

Tazminat miktarı belirlenirken bilirkişi veya eksper marifetiyle şu inceleme yapılır:

1. Onarımda kullanılan parçaların listesi çıkarılır.
2. Bu parçaların servis kayıtlarındaki **orijinal parça bedelleri** tespit edilir.
3. Onarım faturasındaki **eşdeğer/yan sanayi parça bedelleri** ile orijinal bedeller arasındaki fark hesaplanır.
4. Çıkan fark, sigorta şirketinden (veya kusurlu taraftan) "gerçek zarar" kapsamında talep edilir.

5. Sigorta Şirketinin Sorumluluğu

- **ZMMS (Trafik Sigortası):** Trafik sigortası, üçüncü kişilerin gerçek zararını karşılamakla yükümlü olduğu için eşdeğer parça farkını ödemek zorundadır.
- **Kasko:** Kasko poliçelerinde durum sözleşme serbestisine bağlıdır. Eğer poliçede "eşdeğer parça ile onarım yapılır" şeklinde açık bir hüküm varsa ve bu kloz için prim indirimi sağlanmışsa, kasko şirketinden fark talep etmek zorlaşabilir. Ancak "Orijinal Onarım" klozu olan poliçelerde fark tazminatı hakkı saklıdır.

6. Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar

Sigorta şirketleri genellikle parça farkı taleplerini reddetmekte veya eksik ödeme yapmaktadır. Bu durumda:

- Sigorta Tahkim Komisyonu'na başvurularak parça farkı tazminatı talep edilebilir.
- Özellikle mekanik ve güvenlik parçalarında (hava yastığı, emniyet kemeri, fren sistemi vb.) eşdeğer parça kullanımı, can güvenliği riski oluşturduğu için Yargıtay tarafından kesinlikle orijinal olması gerektiği yönünde kararlar verilmektedir

4. Kazanç Kaybı Talepleri

Özellikle ticari araçların (taksi, dolmuş, servis, tır) tamir süresince çalışamamasından doğan zarardır.

- **İspat:** Ticari defterler, meslek odası kayıtları veya emsal kazanç araştırması ile belirlenir.

Sigorta şirketleri genellikle poliçe kapsamında sadece "doğrudan zararları" karşıladığı için, kazanç kaybı doğrudan araç işleteni ve sürücüden talep edilmelidir. Trafik kazalarından kaynaklanan tazminat taleplerinde kazanç kaybı ile araç mahrumiyet bedeli sıkça birbirine karıştırılan ancak hukuki dayanakları ve ispat yöntemleri tamamen farklı olan iki kavramdır. Aşağıda bu farkları ve Yargıtay'ın bu konudaki güncel yaklaşımını bulabilirsiniz.

1. Temel Farklar Tablosu

Özellik	Kazanç Kaybı (Ticari Zarar)	Araç Mahrumiyet Bedeli (Kullanım Kaybı)
Hangi Araçlar İçin?	Sadece ticari amaçla kullanılan (taksi, dolmuş, tır, servis vb.) araçlar.	Hususi (şahsi) kullanılan binek araçlar.
Zararın Niteliği	Aracın çalışamaması nedeniyle elden çıkan **somut kâr**.	Aracın tamirde kaldığı sürede ulaşım için yapılan **ikame araç gideri**.
İspat Yöntemi	Ticari defterler, vergi kayıtları, oda kayıtları veya emsal günlük kazanç.	Benzer bir aracın günlük kiralama bedeli üzerinden teknik hesaplama.
Sigorta Sorumluluğu	ZMMS (Trafik Sigortası) genel şartları gereği kapsam dışıdır.	ZMMS kapsam dışıdır (Sadece araç işleteni ve sürücüden istenir).

- **Kazanç Kaybı:** Aracın ticari bir işletme malzemesi olduğu durumlarda doğar. Örneğin bir taksi kaza yaptığında, tamir süresince şoförün elde edemediği "net günlük gelir" kazanç kaybıdır.
- **Araç Mahrumiyet Bedeli:** Aracın şahsi ulaşım ihtiyacını karşıladığı durumlarda doğar. Kişi, kendi aracı tamirdeyken işe gidip gelmek için taksi kullanmış veya araç kiralamışsa bu bir zarardır. Fiilen kiralama yapılmasa dahi, Yargıtay aracın kullanılamamasından doğan bu soyut zararın tazminine karar vermektedir.

Yargıtay 4. Hukuk Dairesi Emsal Kararı
(Not: Yargıtay 17. HD kapatıldıktan sonra bu dosyalara artık 4. HD bakmaktadır.)
Esas No: 2021/26435
Karar No: 2022/10364
Karar Tarihi: 20.09.2022
Özet Metin:
"...Davacı vekili, müvekkiline ait aracın kaza nedeniyle 15 gün tamirde kaldığını belirterek araç mahrumiyet bedeli talep etmiştir. Mahkemece, davacının araç kiraladığına dair fatura sunmadığı gerekçesiyle talep reddedilmiştir.
Ancak; bir aracın kaza nedeniyle onarım süresince kullanılamamasından doğan zarar, **illaki araç kiralandığına dair fatura ile ispat edilmek zorunda değildir.** Aracın nitelikleri, modeli ve kullanım amacı gözetilerek, o vasıftaki bir aracın günlük ikame bedelinin ne olabileceği bilirkişi marifetiyle belirlenmeli ve bu süre zarfında davacının aracı kullanamamaktan doğan makul zararı (yakıt ve yıpranma gibi tasarruf edilen giderler indirilerek) hesaplanmalıdır. Eksik inceleme ile davanın reddi hatalıdır..."

5. Sürekli İş Göremezlik
Sürekli iş göremezlik tazminatı, bir kaza veya olay neticesinde kişinin bedensel bütünlüğünün kalıcı olarak zarar görmesi, çalışma gücünün ve efor kapasitesinin azalması nedeniyle talep edilen bir maddi tazminat türüdür. Bu tazminat, kişinin sakatlık oranına (maluliyet) göre gelecekteki ekonomik kayıplarını telafi etmeyi amaçlar. Hesaplama Parametreleri (Yargıtay ve Yerleşik İçtihatlar Işığında) Hesaplama, aktüeryal bir yöntemle yapılır ve şu temel verilere dayanır:

- **Maluliyet Oranı:** Adli Tıp Kurumu veya Üniversite Hastanelerinden alınan, kaza ile illiyet bağı kurulmuş kesin maluliyet raporu.

- **Kişinin Geliri:** Belgelenebiliyorsa gerçek gelir, belgelenemiyorsa olay tarihindeki net asgari ücret üzerinden hesaplanır. (Yargıtay, avukatlık veya teknik uzmanlık gibi mesleklerde emsal ücret araştırması yapılmasını şart koşar).
- **Bakiye Ömür:** "TRH-2010" ya da "PMF-1931" yaşam tabloları kullanılarak kişinin muhtemel yaşam süresi belirlenir.
- **Kusur Oranı:** Kazanın oluşumundaki kusur dağılımı (Örn: %75 karşı taraf, %25 müvekkil kusuru gibi) tazminatı doğrudan etkiler.
- **Gerçek Zarar İlkesi:** Anayasa Mahkemesi ve Yargıtay'ın güncel kararları uyarınca, trafik kazalarında Genel Şartlar'daki sınırlayıcı formüller yerine, kişinin gerçek ekonomik kaybını yansıtan somut hesaplama yöntemleri (Progresif Rant Yöntemi) esas alınmaktadır.

- **Bakıcı Gideri:** Eğer kişinin maluliyeti başkasının bakımına muhtaç olacak düzeydeyse (genellikle %60 ve üzeri veya ağır engellilik hali), sürekli iş göremezlik tazminatına ek olarak "ömür boyu bakıcı gideri" de talep edilebilir.
- **Geçici İş Göremezlik:** Kalıcı sakatlık raporu alınana kadar geçen iyileşme süreci için de ayrıca tazminat hesaplanır.
- Mutlaka "Erişkinler İçin Engellilik Değerlendirmesi Hakkında Yönetmelik" hükümlerine uygun, tam teşekküllü hastane veya ATK raporu alınmalıdır.

- Yargıtay, mağdurun kaza anında çalışmıyor olması (ev hanımı, çocuk veya işsiz) durumunda dahi, asgari ücret üzerinden sürekli iş göremezlik tazminatına hak kazanacağına hükmetmektedir.

6. Geçici İş Göremezlik

Mağdurun tedavi süresince işinden geri kaldığı dönemi kapsar. Bu dönemdeki bakıcı giderleri ve tedavi masrafları da bu başlık altında değerlendirilir.

- **Sorumluluk:** 2011 yılındaki yasa değişikliği sonrası, geçici iş göremezlik ve tedavi giderlerinden (belgeli olsun olmasın) Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK) sorumlu hale getirilmiştir; ancak limit aşan kısımlar için işletene gidilebilir.

7. Destekten Yoksun Kalma Tazminatı

Destekten yoksun kalma tazminatı, bir kimsenin ölümü neticesinde, onun sağlığında sağladığı maddi destekten mahrum kalan kişilerin (eş, çocuk, anne, baba veya ölenin destek sağladığını ispat eden diğer kişiler) uğradığı zararın tazmin edilmesini amaçlayan bir maddi tazminat türüdür. Bu tazminat, ölenin değil, geride kalanların doğrudan kendi üzerinde doğan bir haktır.

1. Tazminat Talep Edebilecek Kişiler

- **Eş:** Resmi nikahlı eş, karine gereği destek gören kabul edilir.
- **Çocuklar:** Erkek çocuklarda genellikle 18 (eğitim sürüyorsa 25), kız çocuklarda ise evlenene veya çalışmaya başlayana kadar destek süresi öngörülür.
- **Ana ve Baba:** Ölenin evladı tarafından kendilerine bakılacağı varsayımıyla destek tazminatı talep edebilirler.
- **Diğer Kişiler:** Ölen kişinin sağlığında kendisine düzenli ve sürekli olarak maddi yardımda bulunduğunu ispat eden (nişanlı, kardeş vb.) herkes bu tazminatı talep edebilir.

2. Hesaplama Parametreleri ve Yargıtay İlkeleri Hesaplama "Paylaştırma Yöntemi" ile yapılır ve şu hususlar dikkate alınır:

- **Ölenin Geliri:** Ölenin kaza tarihindeki gerçek geliri esas alınır. Gelir ispatlanamıyorsa asgari ücret üzerinden hesaplama yapılır.
- **Destek Payları:** Ölen kişinin gelirinin bir kısmını kendi ihtiyaçları için harcayacağı varsayılır (genellikle %15-20). Kalan kısım, eş, çocuk ve ana-baba arasında Yargıtay'ın belirlediği pay oranlarına göre dağıtılır.
- **Bakiye Ömür:** Hem ölenin hem de destek alanların muhtemel yaşam süreleri (TRH-2010 tablosuna göre) hesaplanır. Destek süresi, hangi tarafın yaşam süresi daha önce doluyorsa o tarihe kadar sınırlandırılır.
- **Kusur Oranı:** Ölen kişinin kazadaki kusuru, hesaplanan tazminattan indirilir. (Ancak ZMMS poliçesi kapsamında sigorta şirketine başvurulurken, ölenin tam kusurlu olması hali bazı istisnai durumlara tabidir).

3. Önemli İndirim ve Artırım Sebepleri

- **Evlenme İhtimali:** Dul kalan eşin yaşana ve çocuk sayısına göre gelecekte yeniden evlenme ihtimali hesaplanarak tazminattan indirim yapılır (AYM ve Yargıtay'ın güncel tabloları uyarınca).
- **SGK Ödemeleri:** Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından bağlanan gelirlerin "rücu edilebilen" kısımları, mükerrer ödemeyi önlemek amacıyla tazminattan tenzil edilir.
- **Manevi Tazminat:** Destekten yoksun kalma bir maddi tazminat türü olup, ölenin yakınları yaşadıkları derin elem ve keder nedeniyle ayrıca "Manevi Tazminat" da talep edebilirler
- Bu tazminat, ölenin değil, geride kalanların doğrudan kendi üzerinde doğan bir haktır. Bu nedenle mirasın reddedilmiş olması, bu tazminatı talep etmeye engel değildir.

8. Aktüerya Hesaplamaları

Tazminat miktarı, varsayımsal bir hesaplama yöntemine dayanır.

- **Yöntem:** Güncel uygulamada TRH-2010 Yaşam Tablosu ve Progresif Rant (Yargıtay uygulamalarında teknik faiz sıfırdır) yöntemi esas alınmaktadır.
- **Veriler:** Mağdurun geliri, bakiye ömür süresi, pasif dönem (emeklilik) kazancı ve kusur durumu bu karmaşık formülün girdileridir.

9. Hatır Taşıması ve Müterafik Kusur

Tazminattan indirim yapılmasını gerektiren sebeplerdir (TBK m. 51 ve 52).

- **Hatır Taşıması:** Eğer yolcu, sürücünün bir menfaati olmaksızın ücretsiz taşınıyorsa, tazminattan genellikle **%20 oranında** indirim yapılır.
- "Davacının, davalı sürücünün arkadaşı olduğu ve gidecekleri yere davalının nezaketiyle götürüldüğü anlaşıldığından hatır taşıması indirimi yapılmalıdır." (Yargıtay 4. HD).

Müterafik (Bölüşük) Kusur: Mağdurun zararın doğmasına veya artmasına kendi kusuruyla sebebiyet vermesidir. En yaygın örneği emniyet kemeri takmamak veya alkollü sürücünün aracına bilerek binmektir

UYGULAMADA EN ÇOK KARŞIMIZA ÇIKAN DURUMLAR NELERDİR?

SADECE ZMMS (TRAFİK SİGORTASI) VARSA

Burada kritik konu: ZMMS karşı tarafın zararını karşılar. Yani kendi aracınızı değil.

Örnek:

- A aracı %100 kusurlu,
- B aracında sadece trafik sigortası var,
- B aracı pert oldu.

B aracı: A aracının trafik sigortasından zararını talep eder.

ZMMS'DE ÖDENECEK TUTAR NASIL BELİRLENİR?

Sigorta şirketi şunlara bakar:

- kazadan önceki rayiç,
- aracın kilometresi,
- piyasa değeri,
- hasar geçmişi,
- sovtaj değeri.

ZMMS'DE EN BÜYÜK SORUN: TEMİNAT LİMİTİ

ZMMS sınırsız değildir.nHer yıl Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından: araç başına azami teminat limiti belirlenir. Örneğin varsayalım:

- ZMMS araç başı maddi zarar limiti: 1.500.000 TL
- Gerçek zarar: 2.300.000 TL

Sigorta: en fazla 1.500.000 TL öder.

Kalan: kusurlu sürücü ve araç malikinden istenir.

NE DEMEKTİR?

Örnek:

- Aynı kazada 4 araç hasarlı.
- Toplam zarar: 6 milyon TL.
- Poliçe limiti: 3 milyon TL.

Sigorta şirketinin sorumluluğu: 3 milyon TL ile sınırlıdır. Kalan zarar:

- sürücü,
- işleten,
- araç maliki

aleyhine talep edilir.

10. BAKİYE HASAR TAZMİNATI NEDİR?

Bu uygulamada çok kullanılan kavramdır.

Sigorta şirketi:

- eksik ödeme yaparsa,
- rayiçi düşük hesaplarsa,
- yanlış sovtaj düşerse,
- limiti doldurursa

aradaki fark: bakiye hasar tazminatı olur.

Örnek:

Gerçek rayiç: 1.200.000 TL
Sovtaj: 200.000 TL

Gerçek zarar: 1.000.000 TL

Sigorta ödeme yaptı: 700.000 TL

Kalan: 300.000 TL

Bu: bakiye hasar tazminatıdır. Dava konusu yapılır.

KASKO VARSA SÜREÇ NASIL DEĞİŞİR?

Kasko: kendi aracınızı koruyan sigortadır.

Burada:

- kusurlu olsanız bile,
- tek taraflı kaza olsa bile,
- karşı taraf kaçsa bile

kasko devreye girebilir.

KASKO PERTTE NASIL ÖDEME YAPAR?

Kasko şirketi:

- poliçe özel şartlarına,
- rayiç değere,
- klozlara

göre ödeme yapar. Bazı poliçelerde:

- anahtar teslim bedeli,
- fatura bedeli koruma,
- yeni değer klozu

bulunabilir. Bu nedenle kasko ödemeleri bazen ZMMS'den daha yüksek çıkar.

KASKODA SOVTAJ KİME KALIR?

İki ihtimal vardır:

A) Sovtaj sigortaya bırakılır

Sigorta: tam rayiç öder, aracı üzerine alır.

B) Araç sahibinde kalır

Sigorta: sovtajı düşüp ödeme yapar.

KASKO + ZMMS BİRLİKTE VARSA

Uygulamada genelde:

1. Önce kasko ödeme yapar.
2. Sonra kusurlu tarafın trafik sigortasına rücu eder.

Buna: halefiyet/rücu ilişkisi denir. Sigortalı açısından süreç daha hızlı yürüyebilir.

KASKO YETERSİZ ÖDEME YAPARSA

Kasko şirketi:

- düşük rayiç belirlerse,
- yanlış sovtaj düşerse,
- pert kabul etmezse

bakiye hasar davası açılabilir.

Bu durumda görevli mahkeme çoğunlukla: Asliye Ticaret Mahkemesidir.

PERT ARAÇTA EN ÇOK TARTIŞILAN KONULAR

A) Rayiç düşük belirlenmesi

Sigorta şirketleri bazen:

- emsal olmayan ilanlar,
- düşük piyasa verileri

kullanır.

B) Sovtajın yüksek yazılması

Bu çok sık olur. Örneğin:

- gerçek sovtaj: 150 bin
- raporda: 350 bin

gösterilir. Bu durumda ödeme ciddi düşer.

C) Eksik eksper raporu

Bağımsız ekspertiz gerekebilir.

D) Araç ağır hasarlı mı tam hasarlı mı?

Bazen şirket:“onarılabilir” diyerek pert kabul etmez.

PERT ARAÇTA DEĞER KAYBI OLUR MU?

Hayır. Çünkü: pert araçta artık ekonomik bütünlük yoktur.

Tam hasarda:

- pert bedeli talep edilir,
- ayrıca değer kaybı talep edilmez.

ARAÇ SAHİBİ ARACI ONARTIRSA NE OLUR?

Bu önemli. Araç pert olsa bile malik: aracı elinde tutup onarabilir.Bu durumda: Gerçek zarar hesabı yapılır:

- rayiç,
- sovtaj,
- onarım gideri,
- piyasa etkisi incelenir.

FAİZ NE ZAMAN BAŞLAR?

- dava tarihi,
- temerrüt tarihi

esas alınır. Sigorta yönünden temerrüt çok önemlidir. (sigortaya başvurudan itibaren 8. Gün).

4.BÖLÜM: MANEVİ TAZMİNAT VE ÖZEL DURUMLAR

Manevi tazminat, trafik kazası neticesinde kişinin duyduğu acı, elem ve kederin bir nebze olsun dindirilmesini amaçlayan, zenginleşme aracı olmayan ancak "çekilen acıyı karşılayan" bir tazminat türüdür.

1. Manevi Tazminat Şartları

Manevi tazminatın hükmedilebilmesi için bir bedensel bütünlük ihlali veya ölüm olayı gerçekleşmelidir.

- Mahkeme; tarafların sosyal ve ekonomik durumunu, kusur oranlarını, paranın alım gücünü ve olayın meydana geliş şeklini dikkate alır.
- Manevi tazminat bölünemez. Dava açılırken talep edilen miktar, ıslah yoluyla artırılamaz (Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararı uyarınca). Bu nedenle miktarın başlangıçta doğru tayini kritiktir.

2. Ölüm Halinde Manevi Tazminat

Ölümlü kazalarda manevi tazminat, ölenin desteğinden yoksun kalanların yaşadığı derin üzüntüyü karşılar.

- Yargıtay 4. HD'ye göre; "Manevi tazminat miktarı belirlenirken, duyulan acı ve ızdırabın derecesi yanında, davalının kusur durumu ve tarafların ekonomik şartları dengelenmeli, hakkaniyete uygun bir bedel takdir edilmelidir."

3. Yakınların Tazminat Hakkı

Sadece ölüm halinde değil, "ağır bedensel yaralanma" durumunda da mağdurun yakınları (eş, çocuk, anne, baba) manevi tazminat talep edebilir (TBK m. 56/2).

- Mağdurun bitkisel hayata girmesi veya uzuv kaybı yaşaması gibi durumlarda, yakınların bu durumdan dolayı psikolojik olarak ağır şekilde etkilenmesi tazminat gerekçesidir.

4. Zincirleme Trafik Kazaları

Birden fazla aracın karıştığı kazalarda kusur tespiti ve sorumluluk zinciri karmaşıktır.

- **Müteselsil Sorumluluk:** Mağdur, zararının tamamını kazaya karışan kusurlu araç işletenlerinden herhangi birinden talep edebilir. Kendi aralarındaki kusur dağılımı (iç rücu), mağduru bağlamaz.
- Arkadan çarpma silsilesinde, her aracın kendi önündeki araçla olan güvenli mesafesi ve durma kabiliyeti ayrı ayrı bilirkişi tarafından incelenir.

5. Motosiklet Kazaları

Motosikletliler trafikte "savunmasız kullanıcı" (vulnerable road users) grubundadır.Motosiklet kazalarında kask takılmaması, Yargıtay tarafından müterafik kusur (zararın artmasına neden olma) sayılarak tazminattan indirim sebebi kabul edilir. Ancak kaza kask takılsa dahi önlenemeyecek bir kafa darbesi dışı hasara yol açmışsa indirim yapılmamalıdır.

6. Yaya Kazaları

Yayanın kusuru (üst geçidi kullanmama, kırmızı ışıkta geçme vb.) tazminat miktarını doğrudan etkiler.

- 100 metre mesafede üst geçit olmasına rağmen otoyoldan karşıya geçmeye çalışan yayanın kazasında, yayanın "asli ve tam kusurlu" bulunması durumunda işletenin sorumluluğu kalkabilir veya ciddi oranda azalabilir.

7. Alkollü Sürücü Kazaları

Alkol, sigorta hukuku açısından "teminat dışı kalan haller" (rücu sebebi) arasındadır.

- **Rücu Hakkı:** Sigorta şirketi mağdura ödemeyi yapar, ancak ardından "alkolün kazanın münhasır (tek) sebebi olması" durumunda kendi sigortalısına rücu eder.
- **Münhasırlık İlkesi:** Eğer kaza sadece alkol sebebiyle değil de yol kusuru veya karşı tarafın ağır kusuru nedeniyle olmuşsa, sigorta şirketi kendi sigortalısına rücu edemez.

8. Faili Meçhul Trafik Kazaları

Çarpan aracın tespit edilemediği veya sigortasız olduğu durumlarda mağduriyetsiz bırakılmaz.

- **Güvence Hesabı:** Bu tür durumlarda bedensel zararlar (ölüm, sakatlık, tedavi) için Güvence Hesabı'na başvurulur.
- **İspat:** Kaçmalı kazalarda olay yerinden alınan tanık beyanları ve kolluk tutanağı, Güvence Hesabı'na yapılacak başvurunun temel dayanağıdır.

Manevi tazminat taleplerinde "acının büyüklüğünü" sadece kelimelerle değil, mağdurun kaza sonrası değişen yaşam kalitesini (sosyal hayattan kopuş, psikiyatrik raporlar vb.) belgeleyerek sunmak, mahkemenin takdir edeceği rakamı doğrudan yukarı çekecektir.

Bu başlıklarla birlikte "Trafik Kazalarında Tazminat" konulu kitap taslağının ana omurgası, hem pratik uygulamayı hem de teknik hukuki detayları kapsayacak şekilde tamamlanmış olur.

5. BÖLÜM: SİGORTA VE TAHKİM UYGULAMASI

Trafik kazası sonrası tazminatın tahsili aşamasında, muhatap genellikle sigorta şirketleridir. Bu bölümde, sigorta hukukunun teknik detayları ile yargılama sürecini hızlandıran Sigorta Tahkim Komisyonu mekanizması incelenmektedir.

1. Zorunlu Trafik Sigortası (ZMSS)

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, işletenin üçüncü kişilere verdiği zararları teminat altına alır.

- **Doğrudan Dava Hakkı:** Zarar gören, kendi kusuru dışındaki zararlar için doğrudan karşı tarafın sigorta şirketine başvurma hakkına sahiptir.
- **Başvuru Şartı:** 2918 sayılı KTK m.97 uyarınca, dava açmadan veya Tahkim'e gitmeden önce ilgili sigorta şirketine **yazılı başvuru yapılması zorunludur.** Şirketin 15 gün içinde cevap vermemesi veya talebi reddetmesi halinde yasal yollara başvurulabilir.

2. Poliçe Limitleri

Sigorta şirketinin sorumluluğu, kaza tarihindeki poliçe limitleri ile sınırlıdır.

- Zarar, poliçe limitini (örneğin; maddi hasarda 200.000 TL, bedensel zararda 1.800.000 TL gibi güncel limitler) aşıyorsa, aşan kısımdan araç işleteni ve sürücü müştereken ve müteselsilen sorumludur.

- Limitlerin yetersiz kaldığı durumlarda, varsa aracın **İhtiyari Mali Mesuliyet (İMM)** sigortası devreye sokulmalıdır.

3. Temerrüt ve Faiz

Sigorta şirketinin temerrüde düşmesi için usulüne uygun başvuru yapılmış olması gerekir.

- **Faiz Başlangıcı:** Sigorta şirketi için faiz, başvurudan itibaren **8 iş günü** geçmesiyle başlar. İşleten ve sürücü için ise kaza tarihinden itibaren faiz yürütülür.

- **Faiz Türü:** Ticari araçların karıştığı kazalarda **avans faizi** (ticari faiz), hususi araçlarda ise **yasal faiz** talep edilmelidir.

4. Sigorta Şirketi Savunmaları

Sigorta şirketleri genellikle şu savunmalarla tazminat miktarını düşürmeye veya reddetmeye çalışır:

- **Hatır Taşıması ve Müterafik Kusur:** (Örn: Emniyet kemeri takılmaması)

- **Münhasırlık İlişkisi:** Kazanın sadece alkol veya ehliyetsizlik nedeniyle meydana geldiği iddiası

- **Zam Zamanaşımı:** Kaza tarihinden itibaren 2 yıllık (bedensel zararlarda ceza zamanaşımı süresi olan 8 veya 15 yıllık) sürenin geçtiği savunması.

5.Sigorta Tahkim Komisyonu Başvurusu

Tahkim, mahkemelere göre çok daha hızlı ve uzmanlaşmış bir çözüm yoludur.

- **Yargılama Süresi:** Mahkemelerde yıllar süren dosyalar, Tahkim'de ortalama **4 ila 8 ay** içinde karara bağlanır.

- **Kesinlik Sınırı:** Belirli bir tutarın (güncel olarak yaklaşık 238.730 TL) altındaki Hakem kararları kesindir; bu tutarın üzerindeki kararlar için İtiraz Hakem Heyeti yolu açıktır.

6. Tahkim Dilekçesi Hazırlama ve Online Başvuru Adımları

Tahkim dilekçesi, UYAP formatından ziyade Komisyonun online başvuru sistemine uygun ve teknik verilerle donatılmış olmalıdır.

- **Ekler:** Sigorta şirketine yapılan başvuru formu, reddedildiğine dair yazı veya 15 günlük sürenin geçtiğini gösteren kargo takip fişi mutlaka eklenmelidir.
- **Talep:** Islah hakkı saklı tutularak (belirsiz alacak davası şeklinde) başvuru yapılmalı ve eksper/bilirkişi ücreti kalemleri açıkça belirtilmelidir.

Başvurular, Sigorta Tahkim Komisyonu'nun resmi web sitesindeki **"Online Başvuru"** sekmesi üzerinden e-Devlet entegrasyonu ile gerçekleştirilir.

- **Sisteme Giriş:** e-Devlet şifresi, mobil imza veya elektronik imza ile giriş yapılır.
- **Başvuru Formunun Doldurulması:**
    - **Taraf Bilgileri:** Başvuruyu yapan (avukat ise vekaletname bilgileri) ve karşı taraf (sigorta şirketi) bilgileri girilir.

Uyuşmazlık Konusu: Talebin türü (Değer kaybı, sürekli iş göremezlik, hasar tazminatı vb.) seçilir.

Talep Tutarı: Alacak miktarı net olarak belirtilir (Belirsiz alacak davası şeklinde açılıyorsa sembolik bir miktar yazılabilir).

- **Evrak Yükleme:** Şirkete yapılan başvuru dilekçesi, şirketin cevabı (varsa), kaza tespit tutanağı, ekspertiz raporu ve vekaletname gibi belgeler PDF formatında sisteme yüklenir.
- **Başvuru Ücretinin Ödenmesi:** Başvuru harcı, talep edilen tutara göre sistem tarafından hesaplanır ve kredi kartı/banka kartı ile online olarak ödenir.

7. BAŞVURU SONRASI SÜREÇ

- **Raportör İncelemesi:** Başvuru sisteme düştükten sonra raportörler dosyayı usul yönünden (başvuru şartları, belgelerin eksiksizliği vb.) inceler. Eksiklik varsa tamamlanması için süre verilir.
- **Hakem Atanması:** Usule uygun başvurular, uzmanlık alanına göre ilgili hakeme iletilir.
- **Karar Süresi:** Hakemler, görevlendirildikleri tarihten itibaren en geç **4 ay** içinde karar vermek zorundadır. (Tarafların rızasıyla bu süre uzatılabilir)

8. Tahkim ve Dava Yolu Karşılaştırması

Kriter	Sigorta Tahkim Komisyonu	Asliye Ticaret Mahkemesi
Süre	4 - 8 Ay (Hızlı)	2 - 4 Yıl (Yavaş)
Maliyet	Başvuru ücreti nispeten düşüktür.	Harçlar ve gider avansı yüksektir.
Uzmanlık	Hakemler sigorta hukukunda uzmandır.	Hakimler genel hukuk konularına bakar.
Vekalet Ücreti	Reddedilen kısım için karşı vekalet ücreti (beşte bir oranında) sınırlıdır.	Reddedilen kısım üzerinden tam nispi vekalet ücretine hükmedilir.

6. BÖLÜM: CEZA SORUMLULUĞU VE YARGILAMA

Trafik kazaları sadece mali sonuçlar doğurmaz; aynı zamanda Türk Ceza Kanunu (TCK) kapsamında kişilerin hürriyetini bağlayıcı cezalarla karşı karşıya kalmasına neden olan fiillerdir. Bu bölümde, kusurun cezai boyutu ve yargılama süreçleri ele alınmaktadır.

1. Taksirle Yaralama (TCK m. 89)

Trafik kazalarının büyük çoğunluğu "taksir" (dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık) neticesinde meydana gelir.

- **Şikayet Şartı:** Taksirle yaralama suçunun temel hali şikayete bağlıdır. Ancak yaralanma nitelikli ise (vücutta kemik kırılması, uzuv zayıflaması vb.) veya kaza **bilinçli taksirle** işlenmişse, şikayet olmasa dahi kamu davası açılır.
- **Uzlaşma:** Taksirle yaralama suçu, uzlaştırma kapsamındaki suçlardandır. Tarafların maddi/manevi bir edim karşılığında uzlaşması halinde ceza davası düşer.

2. Taksirle Öldürme (TCK m. 85)

Bir kişinin ölümüyle sonuçlanan kazalarda fail, 2 yıldan 6 yıla kadar hapis cezası ile yargılanır. Birden fazla ölü veya yaralı varsa ceza üst sınırı 15 yıla kadar çıkar.

- **Kusurun Rolü:** Ceza miktarının belirlenmesinde failin kusur oranı (asli/tali) en temel kriterdir.
- **Yargıtay Kararı:** Yargıtay 12. Ceza Dairesi, sürücünün öngörülebilir bir tehlikeyi (örn: okul geçidinde hızını düşürmemek) dikkate almaması durumunda cezanın alt sınırdan uzaklaşılarak tayin edilmesi gerektiğini vurgulamaktadır.

3. Bilinçli Taksir (TCK m. 22/3)

Kişinin neticeyi öngörmesine rağmen, "şansına veya yeteneklerine güvenerek" fiili gerçekleştirmesi halidir. Trafik kazalarında en sık karşılaşılan ağırlaştırıcı nedendir.

- **Sonuç:** Bilinçli taksir halinde ceza **üçte birden yarısına kadar** artırılır.
- **Kriterler:** Alkollü araç kullanmak, kırmızı ışıkta geçmek veya aşırı hız yapmak genellikle bilinçli taksir kapsamında değerlendirilir.

4. Ehliyetsiz Araç Kullanma

Ehliyetsiz araç kullanmak tek başına bir trafik suçudur, ancak kaza ile birleştiğinde "dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık" karinesini güçlendirir.

- **Rücu ve Kusur:** Ehliyetsiz sürücünün karıştığı kazalarda sigorta şirketi ödediği tazminatı işletene rücu eder. Ceza davasında ise ehliyetsizlik, failin teknik yetersizliğini ve kuralları bile bile ihlal ettiğini gösteren bir unsur olarak ceza tayininde dikkate alınır.

5. Alkol ve Uyuşturucu Etkisinde Araç Kullanma

Güvenli sürme yeteneğini kaybedecek şekilde alkollü (0.10 promil üstü) veya uyuşturucu etkisinde araç kullanmak, kazaya sebebiyet vermese dahi **Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma** (TCK m. 179) suçunu oluşturur.

- **Yargı Yaklaşımı:** Alkol miktarının yüksekliği (özellikle 1.0 promil üstü), kaza durumunda taksirli sorumluluğu doğrudan **bilinçli taksire** dönüştüren en kuvvetli delildir.

6. Hükmün Açıklanmasının Geri Bırakılması (HAGB)

2 yıl veya altında hapis cezası öngörülen durumlarda, failin sabıkasız olması şartıyla uygulanan bir kurumdur.

- **Sonuç:** 5 yıllık denetim süresi içinde kasıtlı bir suç işlenmezse dava düşer ve kişi hiç ceza almamış gibi kabul edilir.
- **Tazminat Engel Değildir:** HAGB kararı verilmiş olması, kişinin hukuk mahkemesinde tazminat ödemesine engel teşkil etmez.

7. Ceza Dosyasının Tazminat Davasına Etkisi

Hukuk hakimi, ceza mahkemesinin belirlediği kusur oranları ile kural olarak bağlı değildir; ancak ceza mahkemesinde kesinleşen **maddi vakıalarla** bağlıdır.

- **Bekletici Mesele:** Tazminat davasında kusur durumu netleşmemişse, hukuk mahkemesi ceza dosyasındaki bilirkişi raporlarının kesinleşmesini bekleyebilir.
- "Ceza mahkemesinin 'araç sürücüsünün yayaya çarptığı' yönündeki tespiti (maddi vakıa) hukuk hakimini bağlar; ancak bu olayda yayanın mı yoksa sürücünün mü ne oranda kusurlu olduğu hususunda hukuk hakimi yeniden inceleme yaptırabilir." (Yargıtay HGK).

7. BÖLÜM: DAVA STRATEJİLERİ VE UYGULAMA

Trafik kazalarından doğan uyuşmazlıklarda sadece hukuki bilgi yeterli değildir; sürecin nasıl yönetileceği, hangi hamlenin ne zaman yapılacağı davanın sonucunu doğrudan etkiler. Bu bölüm, bir davanın mutfağındaki stratejik planlamaya odaklanmaktadır.

1. Dava Açma Stratejisi

Dava açmadan önce yapılacak en büyük hata, tüm taraflara aynı anda saldırmaktır.

- **Muhatap Seçimi:** Manevi tazminat talebi varsa genel mahkemeler (Asliye Ticaret/Asliye Hukuk), sadece maddi tazminat ve hızlı sonuç isteniyorsa Sigorta Tahkim Komisyonu tercih edilmelidir.
- **İhtiyati Tedbir/Haciz:** Davalı tarafın mal kaçırmasını önlemek adına, kaza raporu ve kusur durumu netse davanın başında **araç üzerine ihtiyati tedbir** talep edilmelidir. Bu, davanın sonunda tahsilat kabiliyetini garanti altına alır.

2. Belirsiz Alacak Davası (HMK m. 107)

Trafik kazalarında zararın tam miktarını (özellikle sürekli iş göremezlik tazminatını) davanın başında belirlemek imkansızdır.,

- Düşük bir harçla dava açılır, aktüerya raporu geldikten sonra bedel tam olarak artırılır. Bu yöntem, zamanaşımını tüm alacak kalemleri için durdurur.
-
- Kısmi dava ile belirsiz alacak davası arasındaki farka dikkat edilmelidir; yanlış formda açılan dava, ek davanın zamanaşımına uğramasına neden olabilir.

3. Delil Tespiti

Kaza yerindeki fren izleri silinmeden, araçlar tamir edilmeden veya güvenlik kamerası kayıtları üzerine yazılmadan önce yapılan işlemdir.

- **Hız Faktörü:** "Meşguliyet" bahanesiyle ertelenmemesi gereken en kritik adımdır. Mahkeme aracılığıyla yapılan delil tespiti, ileride gelecek çelişkili bilirkişi raporlarını çürütecek en güçlü kalkandır.

4.Bilirkişi Raporuna Etkili İtiraz

Bilirkişi raporları davanın omurgasıdır. Ancak her rapor doğru değildir.

- **Teknik Odaklılık:** "Raporu kabul etmiyoruz" gibi genel ifadeler yerine, "Bilirkişi, Karayolları Trafik Kanunu m. 52/1-b uyarınca hızın hava şartlarına uydurulması gerekliliğini tartışmamıştır" gibi kanun maddesine dayalı itirazlar yapılmalıdır.

- **Dosya Kapsamı:** Bilirkişinin dosyadaki bir fotoğrafı veya tanık beyanını görmezden geldiği net bir şekilde işaret edilmelidir. Gerekirse uzman görüşü (özel bilirkişi raporu) alınarak mahkemeye sunulmalıdır.

5.İstinaf Dilekçesi Hazırlama

Bölge Adliye Mahkemesi (BAM) süreci, yerel mahkemenin hatalarının düzeltilmesi için son virajdır.

- İstinaf dilekçesi davanın tekrarı değildir. Sadece mahkeme kararındaki **usul ve esas hataları** maddeler halinde özetlenmelidir. Özellikle kusur dağılımındaki dengesizlik veya tazminat hesaplamasındaki teknik hatalar (yanlış yaşam tablosu kullanımı vb.) ön plana çıkarılmalıdır.

8. Temyiz Stratejileri

Yargıtay aşaması, hukuki denetimin zirvesidir.

- Temyiz aşamasında olaydan ziyade, yerel mahkeme kararının Yargıtay'ın yerleşik içtihatlarına aykırılığı vurgulanmalıdır.
- **Miktar Sınırı:** Temyiz kesinlik sınırına dikkat edilmeli, bu sınırın altındaki tutarlar için hukuki yarar tartışması iyi kurgulanmalıdır.

8. BÖLÜM: DİLEKÇE VE DOSYA ÖRNEKLERİ

1. Dava Dilekçesi Örneği (Belirsiz Alacak)
NÖBETÇİ ASLİYE TİCARET MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA
DAVACI: (Ad Soyad, TC, Adres)
VEKİLİ: Av. Musa Karabacak
DAVALI: (İlgili Sigorta Şirketi)
KONU: Fazlaya ilişkin haklarımız saklı kalmak kaydıyla, belirsiz alacak davası olarak şimdilik 1.000,00 TL sürekli iş göremezlik tazminatının temerrüt tarihinden itibaren avans faizi ile tahsili talebidir.
AÇIKLAMALAR:

1. Müvekkil, .../.../20... tarihinde meydana gelen çift taraflı trafik kazasında ağır şekilde yaralanmıştır.
2. Davalı sigorta şirketine ... tarihinde yapılan başvuru neticesinde ödeme yapılmamış/eksik ödeme yapılmıştır.
3. Müvekkilin maluliyet oranı ve gerçek zararı yargılama aşamasında alınacak aktüerya raporu ile netleşecektir.
   HUKUKİ DELİLLER: Kaza tespit tutanağı, hastane kayıtları, sigorta başvuru evrakları, bilirkişi incelemesi.
   NETİCE-İ TALEP: Davamızın kabulü ile...

2. Bilirkişi Raporuna İtiraz Dilekçesi Örneği
... ASLİYE TİCARET MAHKEMESİ SAYIN HAKİMLİĞİ'NE
DOSYA NO: 202X / ... E.
KONU: ... tarihli kusur bilirkişi raporuna karşı itirazlarımızın sunulmasıdır.
İTİRAZLARIMIZ:

1. Sayın bilirkişi, raporunda müvekkilin "hızını kavşaklara yaklaşırken azaltmadığı" gerekçesiyle tali kusur atfetmiştir.
2. Oysa dosya içerisinde yer alan kamera kayıtlarının 00:45 saniyesinde görüleceği üzere, müvekkil kavşağa girmeden önce fren lambalarını yakmış ve hızını düşürmüştür.
3. Karşı tarafın ise ana yoldan gelen araca ilk geçiş hakkını vermeyerek KTK m. 57/a maddesini ihlal ettiği raporda yeterince irdelenmemiştir.
   SONUÇ: Hatalı değerlendirmeler içeren raporun hükme esas alınmamasını, dosyanın ek rapor veya yeni bir heyete tevdii hususunu arz ederiz.

3. Sigorta Tahkim Başvurusu Örneği
SİGORTA TAHKİM KOMİSYONU MÜDÜRLÜĞÜ'NE
BAŞVURAN: ...
VEKİLİ: Av. Musa Karabacak
ALEYHİNE BAŞVURULAN: ... Sigorta A.Ş.
UYUŞMAZLIK TUTARI: 10.000,00 TL (Islah kaydıyla)
OLAY: Başvuruya konu kaza neticesinde araçta meydana gelen değer kaybı, sigorta şirketince "parça değişimi" gerekçesiyle reddedilmiştir. Yargıtay'ın yerleşik içtihatları uyarınca aracın ikinci el piyasa rayicindeki düşüşün hesaplanarak tarafımıza ödenmesini talep ederiz.
EK: Sigorta başvuru fişi ve 15 günlük bekleme süresine dair kargo barkodu.

4. İstinaf Dilekçesi Örneği
... BÖLGE ADLİYE MAHKEMESİ İLGİLİ HUKUK DAİRESİ'NE
Sunulmak Üzere
... ASLİYE TİCARET MAHKEMESİ SAYIN HAKİMLİĞİ'NE
KARAR NO: .../... K.
İSTİNAF NEDENLERİ: Yerel mahkemece hükme esas alınan aktüerya raporunda, müvekkilin asgari ücretin 1.5 katı olan geliri yerine sehven asgari ücret üzerinden hesaplama yapılmıştır. Bu durum maddi hataya dayalı olup, kararın usul ve esas yönünden bozulması gerekmektedir

5. Sulh ve İbra Protokolü Örneği
SULH VE İBRA PROTOKOLÜ

TARAFLAR: (Davacı - Davalı Sigorta)
MADDELER:
1. Davalı sigorta şirketi, ... numaralı hasar dosyası kapsamında davacıya toplam ... TL ödemeyi kabul eder.
2. Davacı, bu ödeme ile birlikte kaza ile ilgili tüm maddi tazminat haklarından feragat ettiğini ve taraflar arasında herhangi bir alacak/borç ilişkisi kalmadığını beyan eder.
3. Ödeme, protokolün imzalanmasından itibaren 7 iş günü içinde ... IBAN numarasına yapılacaktır.

EKLER

Kitabın bu son bölümü, teorik ve pratik bilgilerin sahada hızlıca uygulanabilmesi için rehber niteliğinde yardımcı araçları içermektedir.

1. Trafik Kazası Kontrol Listesi (Checklist)

Bir dosya açıldığında veya kaza anında atlanmaması gereken adımlar şunlardır:

- [ ] **Olay Yeri Güvenliği:** İkinci bir kazayı önlemek için reflektör ve işaretleme yapıldı mı?
- [ ] **Kolluk Müdahalesi:** Yaralanma varsa 112/155 aranarak resmî tutanak tutulması sağlandı mı?
- [ ] **Görsel Kayıt:** Araçların plakaları, hasar bölgeleri ve yolun genel durumu (fren izleri dahil) geniş açıyla fotoğraflandı mı?
- [ ] **Kamera Taraması:** Olayı gören MOBESE, EDS veya çevre dükkan kamerası tespiti yapıldı mı? (Kayıt silinme riski!)
- [ ] **Tanık İletişimi:** Olayı görenlerin iletişim bilgileri alındı mı?
- [ ] **Alkol Testi:** Sürücülerin alkol ölçümleri zamanında yapıldı mı?
- [ ] **Sigorta Başvurusu:** İlgili sigorta şirketine yazılı başvuru yapılarak 15 günlük süre başlatıldı mı?

2. Faydalı Mevzuat Listesi

Dosya hazırlanırken dayanak gösterilmesi gereken temel kanun ve yönetmelikler:

1. **2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu:** (Özellikle m. 85-111 arası sorumluluk ve sigorta hükümleri).
2. **6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu:** (Haksız fiil sorumluluğu, m. 49-76 arası).
3. **Karayolları Trafik Yönetmeliği:** (Hız sınırları, geçiş öncelikleri ve teknik kurallar).
4. **ZMSS Genel Şartları:** (Sigorta şirketinin neleri ödeyip neleri ödemeyeceğinin anayasası).
5. **5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu:** (Tahkim süreci ve sigorta şirketlerinin yükümlülükleri).